

LES MOBILITÉS ACTIVES ET LA PLACE DU VÉLO À MONTREUIL

Propositions 2014 - 2020 de l'association OH CYCLO

Contacts: www.ohcyclo.org / ohcyclo@gmail.com

Stéphan Buchet : 06 62 94 87 82

Didier Tatard : 06 82 43 25 13

SOMMAIRE

	<i>page</i>
Le Vélo: Simple, fiable, rapide, bon marché, bon pour la santé, l'environnement et l'économie locale!	4
Les mobilités actives et la place du vélo à Montreuil	5
Mixité des usages et limitation de la vitesse	6
Le stationnement et la lutte contre le vol des vélos	7
Partage équitable de l'espace public	8
Un lieu à créer, La Maison du Vélo et des Mobilités Actives	9
Note d'opportunité OHCYCLO pour une Maison du Vélo à Montreuil - 2014	10
Les données de notre enquête - février 2014	15
Bibliographie et Liens	24
Club des Villes et Territoires Cyclables "L'Avenir à besoin du vélo! - Municipales 2014"	25
Les commentaires reçus dans le cadre de l'enquête OHCYCLO	26

LE VÉLO: SIMPLE, FIABLE, RAPIDE, BON MARCHÉ, BON POUR LA SANTÉ, L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE LOCALE!

“Les bénéfices environnementaux du report d’un mode motorisé individuel vers le vélo sont nombreux : baisse de la pollution de l’air, baisse du bruit et baisse des émissions de gaz à effet de serre.”

“l’intérêt sanitaire de développer une politique en faveur des déplacements domicile-travail à vélo. Quel que soit le scénario, les résultats sont bénéfiques en termes de mortalité, de morbidité, d’externalités environnementales et de bilan économique global.”

(La) “pratique régulière du vélo permet de réduire le risque de mortalité de 28%”.

in Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail Rapport réalisé pour la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo - Corinne Praznocy, ARRIVA 12/2013

“La pollution atmosphérique est un cancérogène avéré pour l’homme”

CIRC/OMS 17/10/2013

“Piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants de quartier. Par semaine, ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes même si, par visite, leurs dépenses moyennes sont inférieures.”

ADEME/FUBICY, Piétons et cyclistes: de bon clients pour vos commerces, MARS 2011

“Bref, le développement du vélo n’est pas une question économique, c’est un problème de choix politique. Il suffit de ne pas construire un seul kilomètre de voie rapide urbaine pour financer une politique ambitieuse de ville cyclable pendant des années.”

*PREDIT Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
Groupe opérationnel 1 : mobilité, territoires et développement durable 01/2012*



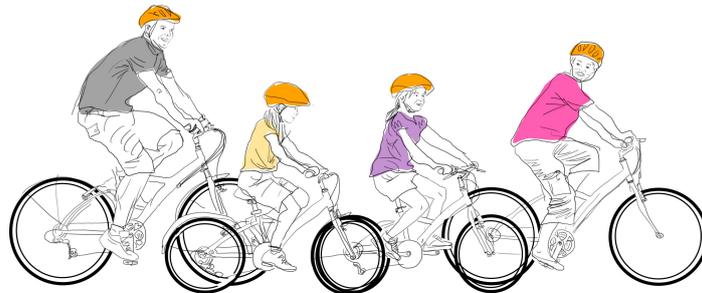
LES MOBILITÉS ACTIVES ET LA PLACE DU VÉLO À MONTREUIL

Les élections municipales qui ont lieu au mois de mars 2014 sont l'occasion de définir les futures orientations en terme d'aménagements urbains et de mobilités douces ou actives en faveur des habitants et des usagers de la ville de Montreuil.

Il est plus que jamais nécessaire d'engager une réflexion globale et une concertation sur l'ensemble de la politique urbaine en terme de déplacements et sur la place du vélo dans la ville en particulier.

Rappelons que l'association OH CYCLO a pour objectifs la promotion active de l'usage du vélo, l'autonomie des cyclistes, le recyclage et l'amélioration de la qualité de vie urbaine. Ceci en favorisant les mobilités actives, l'échange des savoir-faire, la citoyenneté et la solidarité intergénérationnelle. Elle utilise aussi le support vélo comme outil d'aide à la démarche d'insertion sociale et/ou professionnelle dans ses projets

L'association OH CYCLO a donc lancé un questionnaire en fin d'année 2013 et clôt le 2 février 2014 afin de récolter des informations précises et chiffrées sur la mobilité à vélo. Nous avons récolté 202 réponses.*



Nous savons ainsi ne plus être seuls à imaginer notre ville avec moins de voitures, de moteurs polluants et bruyants mais plus de vélos. Une ville où il ferait bon vivre et respirer, qui rendrait la rue aux piétons et aux premiers d'entre eux : les enfants.

Ainsi, il est plus que jamais urgent de permettre, d'accompagner mais aussi de provoquer les changements de comportements nécessaires à la cohésion sociale, à l'amélioration de la santé et du cadre de vie et à la diminution de la facture énergétique et des émissions de gaz à effet de serre que permettent les mobilités actives.

L'agenda 21 et le Plan Local d'Urbanisme approuvé en septembre 2012 par la ville de Montreuil et le département de Seine Saint Denis permettent aux futurs élus locaux des moyens d'actions efficaces concernant la mobilité, le transport et l'aménagement de voies sécurisées pour toutes et tous.

Comme le Grenelle de l'environnement, toutes imparfaites qu'elles sont, ces différentes orientations tracent une direction que nous savons tous devoir prendre.

Mais comment?

OH CYCLO se propose d'apporter par son analyse, sa connaissance du terrain et la confiance que leur accorde leurs adhérents de participer à l'atteinte des objectifs primordiaux pour notre ville en ce domaine.

OH CYCLO a mené sa propre enquête, a travaillé sur les documents disponibles sur le terrain depuis plus d'un an et est désormais en capacité de soumettre des propositions concrètes et durables.

** voir en annexe l'ensemble des résultats*

MIXITÉ DES USAGES ET LIMITATION DE LA VITESSE

Malgré un réseau cyclable en développement ces dernières années sur la ville, une majorité significative des répondants (73%) le considère insatisfaisant voire très insatisfaisant.

C'est pourquoi, l'association OHCYCLO souhaite qu'une analyse complète soit menée sur les aménagements cyclables existants afin d'établir un plan d'action globale qui pourra être réalisé tout le long du prochain mandat municipal.

Il est nécessaire de sécuriser et de fluidifier les parcours vélos actuels sachant que 43% des cyclistes ayant répondu passent de 3 heures à plus de 5 heures par semaine en déplacement sur leurs vélos et que 29% d'entre eux transportent un enfant. **91% des répondants souhaitent la création d'aménagements cyclables sécurisés sur la Ville.**

Nous souhaitons que les aménagements à venir soient réalisés en prenant en compte toutes les possibilités qui existent et que ceux-ci soient les plus adaptés possible à l'aménagement urbain existant et cohérent avec l'ensemble du réseau.

Nous demandons à ce que les aménagements cyclables prennent de l'espace aux trafics motorisés et non aux piétons, et proscrivons donc l'aménagement d'itinéraires cyclables sur trottoirs, dangereux et inadaptés pour les différents usagers.

La diminution de la vitesse automobile est une préoccupation majeure pour 67% des personnes ayant répondu. Nous rappelons justement qu'une voiture qui roule à 30 km/h s'arrête sur deux fois moins de distance que si elle roulait à 50 km/h, ainsi le taux de mortalité lors d'un choc est de 70 % à 50 km/h, de 10% à 30 km/h.

En conséquence, nous demandons quand sera réalisé l'objectif annoncé de généralisation des zones 30? La zone 30 est un outil majeur et incontournable, à mettre au centre des solutions permettant la promotion des déplacements alternatifs, parce qu'elle permet une meilleure sécurisation de la rue.

OBJECTIFS POUR MONTREUIL

- Analyse complète de l'offre de mobilité active sur la Ville en partenariat avec l'association OHCYCLO.
- Conception d'un plan d'action reprenant les objectifs du Plan Local d'Urbanisme pour la création de nouveaux aménagements.
- Généralisation des Zones 30 et des double sens cyclables qui en découlent.
- Mise en chantier de toutes les améliorations possibles sur les aménagements existants dans les deux années à venir : entretien et réfection des revêtements, amélioration de la signalisation des voies cyclables, sécurisation par une meilleure visibilité des double sens cyclables et des zones 30 par une signalisation claire, ostensible et contraignante (sas cyclistes, rétrécissement de voirie, peinture au sol, ralentisseurs, ...)
- Création d'aménagements sécurisés pour les vélos et les piétons sur les grands axes d'entrées, de sorties et de circulation intense de la ville (rue de Paris, boulevard de Chanzy, rue de Stalingrad, avenue Gabriel Péri, rue de la Solidarité, avenue Jean Moulin, rue Pierre de Montreuil, boulevard Aristide Briand, boulevard Théophile Sueur, boulevard de la Boissière,)
- Mise en place de la signalisation du "Tourne à droite" ou "Cédez le passage cycliste au feu" (article 18 du décret du 12 novembre 2010 du ministère de l'Environnement et des Transports modifiant l'article R. 415-15 du code de la route).

LE STATIONNEMENT ET LA LUTTE CONTRE LE VOL DES VÉLOS

De nombreux témoignages se rejoignent pour déplorer le vol des vélos sur Montreuil.

Si 400.000 vols de vélos sont recensés en France chaque année, 150 000 vélos retrouvés abandonnés ne peuvent être restitués faute d'identification. De plus, le vol décourage 1/4 des cyclistes qui renoncent à racheter un vélo.

Ainsi, 84% des répondants trouvent important ou primordial la multiplication de l'offre de stationnement. Celle-ci, qu'elle soit de courte ou de longue durée, est un levier essentiel contre le vol et pour l'amélioration des accès aux lieux clés: commerces, transports publics, centres administratifs, équipements sportifs...

Les différents types de stationnement doivent ainsi être adaptés aux besoins et à la spécificité des lieux.

81% des cyclistes ayant répondu à l'enquête sont insatisfaits de l'offre existante.

De plus, l'utilisation intensive du marquage BICYCODE® (numéro unique gravé sur le cadre du vélo qui permet d'identifier son propriétaire) doit être facilitée et généralisée. Le marquage des vélos municipaux ainsi que la promotion de ce service auprès des agents responsables et des services de police sont également nécessaires à son efficacité. 69% des répondants sont intéressés par le marquage BICYCODE®.

OBJECTIFS POUR MONTREUIL

- Analyse complète de l'offre en stationnement vélo sur la ville en partenariat avec l'association OH CYCLO.
- Conception d'un plan d'action pour la création et l'amélioration de l'offre existante.
- Création d'un plan-guide "Mobilité Vélo" à distribuer dans les endroits clés de la Ville.
- Demande d'accès au fichier national BICYCODE® pour la police municipale et formation des agents à la lutte contre le vol.
- Inciter à la réalisation de garages à vélos dans le parc d'habitat social et privé de la ville.
- Communication active sur les moyens d'éviter le vol de vélos et le marquage BICYCODE® : articles dans "Tous Montreuil", sur le site de la ville, distribution de dépliants pédagogiques, etc ...



PARTAGE ÉQUITABLE DE L'ESPACE PUBLIC

Le report modal de la voiture à d'autres modes de déplacements s'opérera en augmentant l'offre pour ces derniers. Les habitudes ne changeront pas sans contrainte à l'usage de l'automobile.

64% des sondés estiment important voire primordial la limitation de la circulation et du stationnement automobile sur la ville.

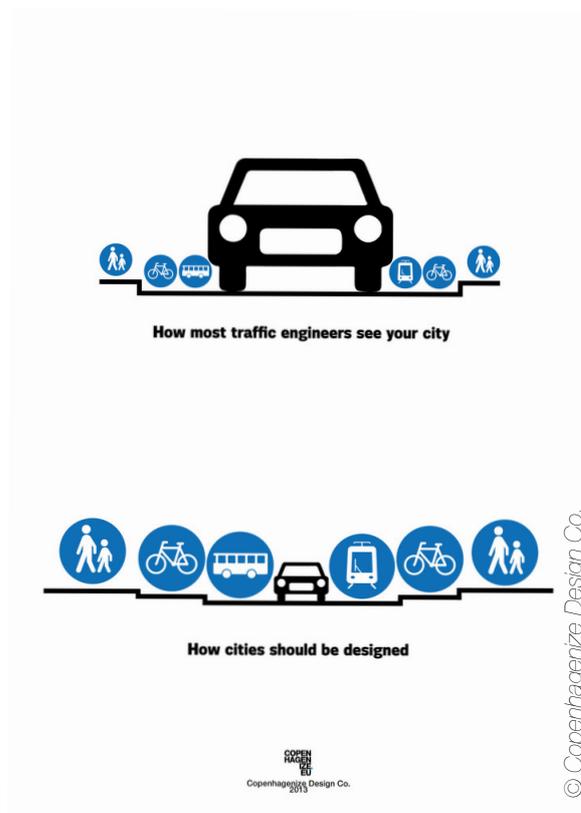
De très nombreux témoignages regrettent ainsi le comportement et les incivilités régulières de certains automobilistes qui entravent fortement l'usage du vélo : stationnement intempestif sur les voies cyclables, distances de dépassement non respectées ...

Une politique volontariste et éclairée pourrait passer par :

- Un contrôle accru du stationnement sauvage et des excès de vitesse.
- Une diminution du stationnement automobile permettant l'aménagement de voies cyclables ou de stationnements vélos.
- Une baisse de la vitesse par la généralisation des zones 30.
- La sécurisation des carrefours dangereux par la mise en place de sas cyclistes aux feux tricolores, de Stop et/ou de feux tricolores suivant les configurations.
- La diminution des largeurs de voiries sur les grands axes afin de libérer de l'espace nécessaire aux modes actifs et aux voies de bus.

OBJECTIFS POUR MONTREUIL

- Réserver 50% de la largeur de la rue (façade à façade) aux modes actifs (marche et vélo ...) dans les projets de rénovation ou de création de voirie.
- Sensibilisation et verbalisation active du stationnement illégal et des excès de vitesse.
- Passage de rue en sens unique lorsque cela s'avère nécessaire à l'aménagement de voie cyclable et/ou piétonne praticable.
- Mise en place de compteurs de cyclistes en temps réel comme à Strasbourg.
- Élaboration d'un Plan Piéton en prenant exemple sur celui de Strasbourg, par exemple.



UN LIEU À CRÉER

LA MAISON DU VÉLO ET DES MOBILITÉS ACTIVES

49 % des sondés Montreuillois utilisant leur vélo réparent eux-mêmes, dans la limite de leurs compétences, ou cherchent à le faire réparer/entretenir.

71% d'entre eux souhaiteraient des lieux d'entretien et de réparation à proximité de chez eux.

Une maison du vélo est un pôle de services, de renseignements et d'enseignements sur la pratique et l'usage du vélo. Faute d'informations et de formations suffisantes, les équipements de sécurité indispensables à la pratique du vélo ne sont pas utilisés. Un lieu également de promotion de l'inter-modalité. Cette maison rend des services indispensables aux habitants tels que la location ou le prêt de bicyclettes, le parking sécurisé...

Elle leur permet aussi de réparer et d'entretenir leur vélo dans les ateliers mécanique solidaires et participatifs, d'organiser des sessions de marquage BICYCODE®.

Elle est un lieu de ressources et de partage car elle peut accueillir en son sein aussi bien un centre de documentation qu'un lieu de référence pour le recyclage des cycles, un plateau d'insertion professionnelle, une vélo-école (VVV pour Montreuil), un espace de convivialité et d'animation, une salle de formation ...

Paris, Caen, Auxerre, Toulouse, Nancy, Chambéry, Amiens ... toutes ces villes françaises ont fait le choix d'ouvrir une maison du vélo.

Les maisons du vélo sont gérées le plus souvent de manière associative et fédèrent des associations pouvant user du même instrument de base: le vélo, à des fins diverses qui s'expriment ainsi au mieux dans une proximité générant dynamisme et visibilité. Elles permettent notamment de fédérer l'ensemble des acteurs institutionnels, associatifs et citoyens autour d'un lieu permanent d'information, d'animations, de prévention, de partage et de services.



OBJECTIFS POUR MONTREUIL

- Création et aménagement de la maison du Vélo de Montreuil.
- Création d'emplois.
- Des vélos stations par quartiers pour réaliser l'inter-modalité.



UNE MAISON DU VÉLO À MONTREUIL !

NOTE D'OPPORTUNITÉ – FÉVRIER 2014

OBJET DE CETTE NOTE :

Cette note a pour vocation de susciter la réflexion et les échanges autour du projet de création d'une Maison du Vélo à Montreuil. Elle est destinée aux élus municipaux intéressés par l'usage et le développement du vélo ou en charge du dossier mobilité/déplacement.

Elle a également pour but d'encourager les échanges avec les Montreuillois qui doivent être également porteurs et participants à ce projet citoyen.

LE CONTEXTE :

La pratique du vélo est en plein essor: 3 millions de cycles vendus chaque année en France et avec 5 vélos pour 100 habitants, notre pays se place en troisième position derrière les Pays-Bas et l'Allemagne.

La pratique du vélo en ville réduit souvent le temps de parcours, notamment le temps perdu en recherche de stationnement, est peu onéreuse, bénéfique pour la santé et répond aux préoccupations du Grenelle de l'environnement. Elle répond ainsi à différentes problématiques: déplacement, santé, réduction de la pollution...

Les plans de déplacements urbains, élaborés par les collectivités locales, cherchent notamment à favoriser un usage coordonné de tous les modes de déplacement. L'Etat encourage désormais expressément le développement de l'usage du vélo dans ces plans, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue.

Cela se traduit par :

- Un développement des voies cyclables
- Plus de vélos en libre service
- Plus de parkings et locaux à vélo
- Une meilleure articulation avec les transports collectifs
- Vers une meilleure intégration du vélo dans la ville
- Le Développement de recherches et d'études sur le vélo

Partout en France, les initiatives se développent pour réaménager les espaces publics au profit des piétons, cyclistes et transports en commun.

Le vélo est parfaitement adapté pour des déplacements inférieurs à quatre kilomètres. C'est un gage de rapidité, de ponctualité, de convivialité, de cadre de vie agréable, et, ce qui ne gâche rien, il est bon pour la santé et l'environnement.

Pour rendre cette évolution irréversible et permettre à des centaines de citoyens de choisir le vélo, **un équipement s'impose : La Maison du Vélo.**

L'Association OH CYCLO implantée depuis près de 2 ans à Montreuil, s'est fait connaître et reconnaître à travers ses ateliers de réparations solidaires (Permanences de rues – OH CYCLOMOBILE notamment), mais également au travers son implication au sein du milieu

associatif montreuillois. Comptant près de 200 adhérents OH CYCLO souhaite contribuer à la mise en place de ce projet citoyen que constitue une Maison du Vélo.

LE VÉLO EN CHIFFRES À MONTREUIL:

Montreuil comptant 103 000 habitants, il est possible, à partir de l'enquête « les français et le vélo » de 2012 d'établir des estimations chiffrées pour notre Ville.

Les données nationales transposées à notre Ville :

Globalement, près d'un français sur deux déclare **avoir fait du vélo dans les 12 derniers mois** (45,5% exactement), **soit 46 865 montreuillois**

Interrogés sur leur pratique du vélo sur les 12 derniers mois, Il est à noter que 47,8% des personnes déclarent **savoir faire du vélo soit 49 234 montreuillois** (Ce qui signifie que 53 766 montreuillois ne savent pas ou peu en faire !).

Près de 70% des personnes interrogées **dispose d'un vélo**, soit **72 100 montreuillois**

Les habitants des villes centres des agglomérations sont 10,6% à **utiliser leur vélo pour aller au travail** soit **10 918 montreuillois**

Par ailleurs, la part de la **bicyclette dans les déplacements** (en hiver) ne dépasse pas 3 % soit **3 090 montreuillois**

D'autres données issues de l'enquête

- 2 millions d'urbains utilisent leur vélo pour aller travailler
- 50% des trajets urbains en voiture font moins de 3 km
- Sur un trajet jusqu'à 6 km, le vélo est plus rapide que la voiture (Le cycliste roulant à 15km/h en moyenne contre 14 km/h pour la voiture)
- La moitié des salariés travaillent à moins de 8 km de leur domicile
- Le coût moyen mensuel d'un vélo est de 15 euros

Les engagements municipaux, issus de l'Agenda 21 à Montreuil

- Marquer clairement dans l'espace public la priorité donnée à la circulation des piétons et des cyclistes.
- Promouvoir l'accès de tous au vélo

LE PROJET MAISON DU VÉLO

Créer une Maison du vélo à Montreuil c'est créer un lieu ressource et citoyen susceptible de rassembler et réunir non seulement les montreuillois qui possède un vélo, mais également ceux qui l'utilisent plus régulièrement, et ceux qui souhaiterait apprendre à circuler différemment.

Au cœur des questions de mobilité durable, de santé publique et d'environnement le vélo est un mode de déplacement qui rassemble.

Domiciliation des associations en lien avec le Vélo

QUELS SERVICES DANS UNE MAISON DU VÉLO ?

Entretien et petites réparations

Un atelier solidaire de petite réparation permettra de garantir aux usagers un vélo en bon état de circulation.

La location de vélos et VAE (Vélo à Assistance Electrique)

Cette location de vélos doit avoir une forme collaborative, participative et pas uniquement "consommatrice".

Vente de petits accessoires

Initiation, sensibilisation, apprentissage du VAE (Vélo Assistance Electrique)

Sensibiliser les Montreuillois(e)s à l'apprentissage du vélo à assistance électrique.

Sensibilisation auprès des habitants et des entreprises

Participer à des actions de sensibilisation, de communication et d'accompagnement aux modes de déplacements respectueux de l'environnement auprès des habitants et des entreprises montreuilloises (PDE).

Lieu d'apprentissage sur la mécanique et de recyclage des vélos

Développer une démarche pédagogique pour permettre aux Montreuillois(e)s d'apprendre à devenir autonomes dans la réparation de leur vélo.

Recyclage et de revalorisation des vélos

Les caves de nos villes regorgent de vélos depuis que l'automobile a pris une place dominante dans les rues. Il faut remettre en état ces vélos pour les remettre en circulation.

Permettre l'acquisition de vélos d'occasion

Atelier parents-enfants autour de la bicyclette

Permettre aux parents et aux enfants de se retrouver autour d'une activité à partager autour d'un support ludique et écologique : **le vélo**

Vélo, mobilité et insertion

Mise à disposition de vélos pour les bénéficiaires des minima sociaux (utilisation quotidienne, ponctuelle pour démarches diverses). Accompagner les publics en insertion dans leur problématique de mobilité.

Vélo-École (en lien avec l'Association VVV)

Pour les jeunes, mais aussi pour les adultes, et les seniors la vélo-école permettrait de prendre, ou reprendre, l'habitude de circuler en vélo dans la ville.

Le marquage de vélos

La Maison du Vélo pourra être un lieu dédié au marquage Bicycode de vélos. Et l'équipe du personnel pourrait assurer le développement de ce marquage dans les établissements scolaires, dans différentes manifestations locales.

L'atout touristique

Le tourisme cycliste est en plein développement, en particulier le tourisme de proximité et le tourisme urbain. Pouvoir disposer d'un vélo pour découvrir la ville et ses environs. La mise à disposition de circuits vélos développerait l'attrait pour notre territoire.

LA GESTION DE LA MAISON DU VÉLO

Une certitude : l'ampleur et l'ambition du projet nécessite une équipe de professionnels, capables de prendre en charge la totalité des objectifs et services de cette structure.

Plusieurs configurations pourraient certainement être envisagées pour la gestion : gestion directe par la collectivité, gestion privée, gestion associative.

Par exemple :

Une association, regroupant les collectivités locales concernées, la RATP, les partenaires associatifs (usagers cyclistes, offices de Tourisme,...), le STIF, Le Conseil Régional, Le Conseil Général, etc....

Une équipe du personnel comprenant :

Un Directeur chargé de l'animation de l'équipe, de la mise en pratique des objectifs définis par le Conseil d'Administration ; plusieurs salariés pour assurer les activités définies par le Conseil d'Administration.

Il est à noter que la structure, comme d'autres en France, pourrait permettre une réinsertion sociale et professionnelle pour certains demandeurs d'emploi.

MAISONS DU VÉLO EN FRANCE

Nancy (107 235h - Grand Nancy 266 000h)

Ouverte depuis fin 2009, la Maison du Vélo comprend un centre de documentation, un atelier de réparation, une station de lavage, une location de vélos, un espace associations, et assure des animations (fête du vélo, bourse aux vélos, circuits à thème, semaine de la mobilité, marquage).

Chambéry (59 100h - Métropole : 125 500h)

La Vélostation regroupe un ensemble de services : gardiennage (140 places), location de vélos, AE et accessoires, point Bus animations vélos : marquage, contrôle technique, remise en selle. Prévue dans le PDU, la Vélostation a été créée par Chambéry métropole, qui en a confié la gestion à l'Agence Ecomobilité, association loi 1901, pour promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, qui comprend un responsable (mi-temps) et trois animateurs. Le budget est d'environ 160 000€, plus la mise à disposition des locaux et l'achat des vélos. Les recettes sont d'environ 40 000€ par an, complétées par Chambéry Métropole et la Région (35 000€).

Valence (66 600h - Agglomération : 105 communes 213 000h)

Parmi de nombreuses activités de la Maison du Vélo, signalons la bourse aux vélos, une vélo-école, la récupération et le recyclage de vieux vélos, un atelier de réparation, et l'accueil de groupes scolaires

Amiens (136 100h - Métropole : 174 000h)

A AMIENS, l'association VELO SERVICE gère le service BUSCYCLETTE d'Amiens Métropole dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public. Cette convention est signée pour une durée de 5 ans.

Services développés : location (parc de 1800 vélos), gardiennage (38 consignes à la gare + local de l'association), réparation (entretien du parc en location ainsi que des vélos de particuliers), marquage contre le vol, VELO-ECOLE (cours d'apprentissage individuels pour

enfants et adultes), Interventions scolaires, Interventions en entreprises, organisation de balades et d'évènements de promotion.

Équipe de 7 salariés CDI temps plein (1 directeur, 4 mécaniciens cycles & 2 intervenants scolaires et vélo-école). Budget : 2009 228 400€

Tours (137 000h - Agglomération de 19 communes et 284 000h)

La Maison du Vélo en projet proposera un point d'infos (itinéraires touristiques ou circuits malins, sur les associations et les mobilités, sur le vélo et le handicap), un centre de documentation, des expositions, une vélo-école, des balades urbaines, un système de surveillance de la qualité des aménagements cyclables, un atelier de contrôle technique et de réparation, des ventes de vélos d'occasion. La gestion sera assurée par les deux associations partenaires. A noter qu'un système de location de longue durée existe depuis 2006 avec 1200 vélos.

CAEN (109 899h) Gérer par l'association Vélistol', la Maison du vélo accueille également cinq autres associations : Dérailleurs, Handuo-Tandem, Caen Urban Bike, Dans la Roue d'Alphonse et Véloservices. Elle propose des ateliers d'aide à la réparation, du recyclage, une consigne, de la location, du marquage, des animations, une vélo-école, un pôle mobilité, un point info vélo tourisme.

Et aussi PARIS, AUXERRE, BORDEAUX, LYON, CHARTRES,

LES ACTIONS DU PROJET ASSOCIATIF OH CYCLO !

De la Location, à la maintenance, vers l'initiation pour tous !

1. **LOC OH CYCLO** : La location de vélos et VAE ! des accessoires, de la remorque enfant(s) !
2. **ELECTR OH CYCLO** : Initiation, sensibilisation, apprentissage du VAE !
3. **MECAN OH CYCLO** : Créer un lieu d'apprentissage sur la mécanique vélo mais pas seulement !

Des activités en famille !

4. **BALAD' OH CYCLO** : Balades à thèmes, tourisme, découverte de Montreuil !
5. **BRIC OH CYCLO** : Atelier parents-enfants autour de la bicyclette !

Des ateliers de découverte pour la jeunesse !

6. **DYNAM OH CYCLO** : Plateau technique pour les jeunes de - 25 ans !

De l'activité physique pour les seniors !

7. **VIVR OH CYCLO** : une vélo-école pour les seniors !

Données enquête

“Les mobilités actives et la place du vélo à Montreuil”

16 Décembre 2013 à 2 février 2014

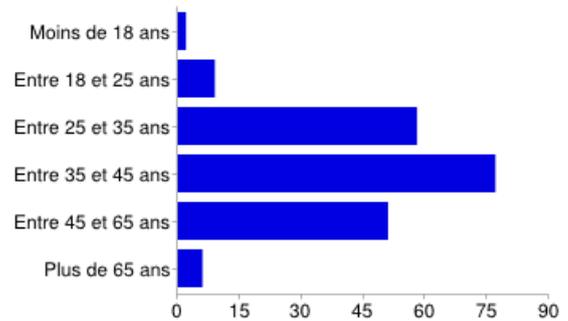
202 réponses uniques via application de formulaire Google Drive

Publication le 10 février 2014



Ages et sexes

Moins de 18 ans	2	1%
Entre 18 et 25 ans	9	4%
Entre 25 et 35 ans	58	29%
Entre 35 et 45 ans	77	38%
Entre 45 et 65 ans	51	25%
Plus de 65 ans	6	3%



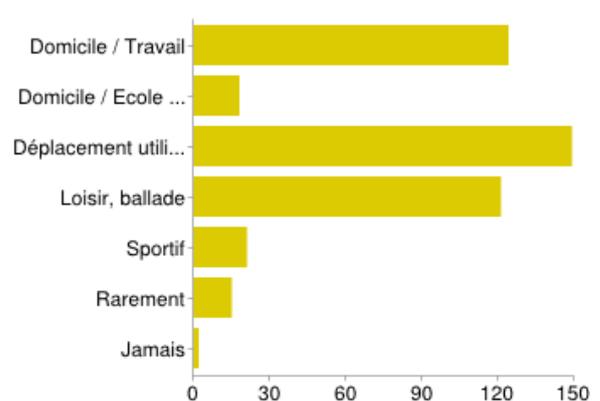
Femmes	81	40%
Hommes	121	60%

Où résidez-vous ?

Montreuil - Quartiers République / Bobillot / Etienne Marcel Chanzy	45	22%
Montreuil - Quartiers Solidarité Carnot / Jean-Moulin Beaumonts	25	12%
Montreuil - Quartiers Centre Ville / La Noue Clos Français	22	11%
Montreuil - Quartiers Villiers Barbusse / Signac Murs à Pêches	56	28%
Montreuil - Quartiers Ramenas Léo Lagrange / Branly Boissière	12	6%
Montreuil - Bel Air Grands Pêcheurs Renan / Ruffins Théophile Sueur / Montreuil Le Morillon	11	5%
Bagnolet	2	1%
Vincennes	2	1%
Noisy le sec	1	0%
Paris	17	8%
Autres	9	4%

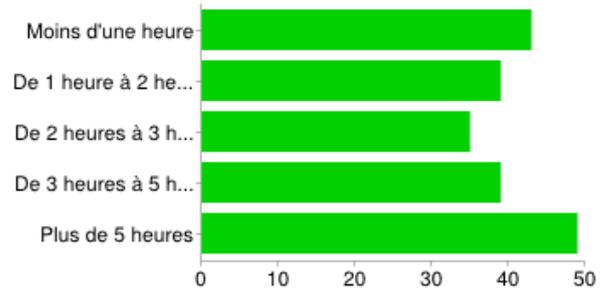
Quelle est votre pratique du vélo ?

Domicile / Travail	124	28%
Domicile / Ecole (Collège, Lycée, Université)	18	4%
Déplacement utilitaire (courses, réunions, voir des amis...)	149	33%
Loisir, balade	121	27%
Sportif	21	5%
Rarement	15	3%
Jamais	2	0%



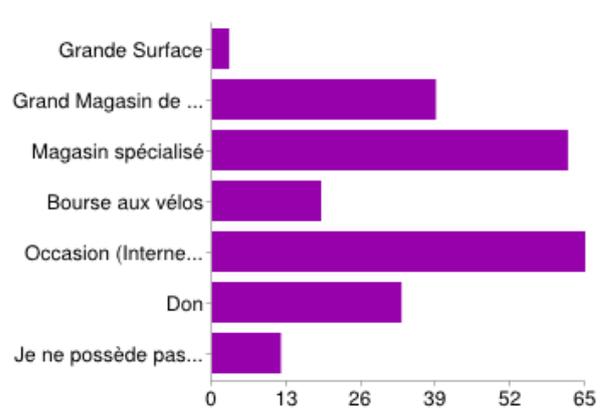
Combien de temps estimez-vous passer à vélo par semaine?

Moins d'une heure	43	21%
De 1 heure à 2 heures	39	19%
De 2 heures à 3 heures	35	17%
De 3 heures à 5 heures	39	19%
Plus de 5 heures	49	24%



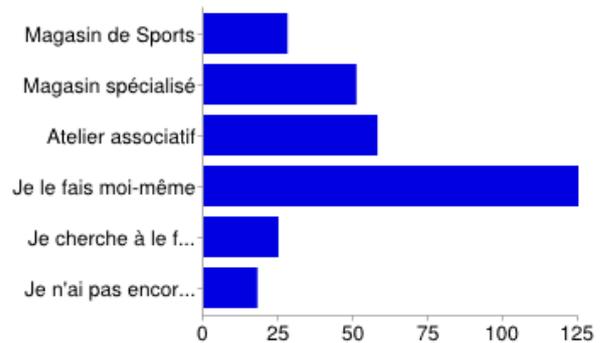
Où vous êtes-vous procuré(e) votre vélo?

Grande surface	3	1%
Grand magasin de sport	39	17%
Magasin spécialisé	62	27%
Bourse aux vélos	19	8%
Occasion (internet, Petites annonces, ...)	65	28%
Don	33	14%
Je ne possède pas de vélo, j'utilise un vélib' ou j'emprunte le vélo de ma grand mère, ...	12	5%



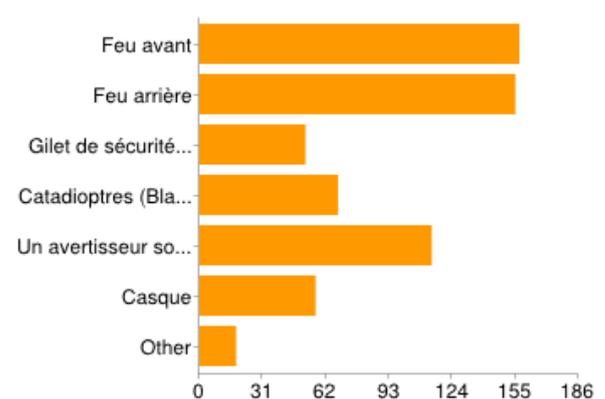
Comment prenez-vous soin de votre vélo ?

Magasin de sports	28	9%
Magasin spécialisé	51	17%
Atelier associatif	58	19%
Je le fais moi-même	125	41%
Je cherche à le faire réparer	25	8%
Je n'ai pas encore eu ce besoin	18	6%



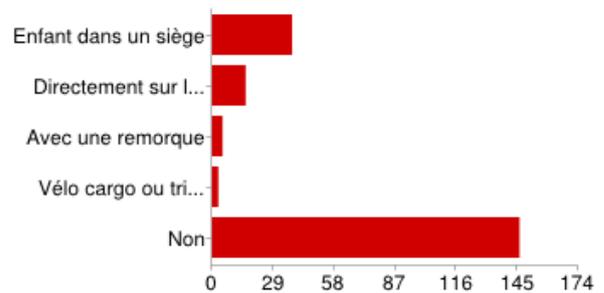
Quels sont les équipements de sécurité que vous utilisez ?

Feu avant	157	25%
Feu arrière	155	25%
Gilet de sécurité réfléchissant	52	8%
Catadioptres	68	11%
Un avertisseur sonore	114	18%
Casque	57	9%
Autres	18	3%



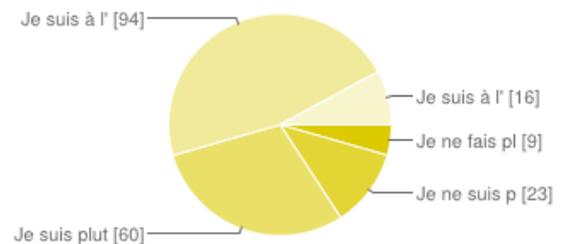
Vous arrive-t-il d'utiliser votre vélo avec un passager ?

Enfant dans un siège	38	18%
Directement sur le porte-bagage (enfant comme adulte)	16	8%
Avec une remorque	5	2%
Vélo cargo ou triporteur	3	1%
Non	146	70%



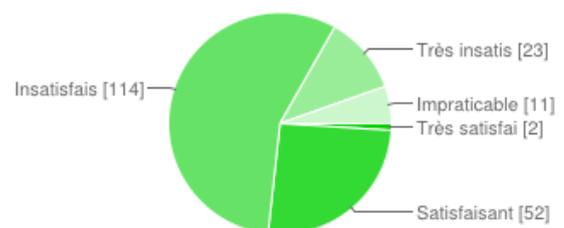
Quel est votre sentiment de sécurité lors de vos déplacements à vélo ?

Je ne fais plus de vélo en ville car je me sens en danger	9	4%
Je ne suis pas très à l'aise et j'évite les grands axes	23	11%
Je suis plutôt confiant(e) mais circuler sur la chaussée reste périlleux	60	30%
Je suis à l'aise et je reste vigilant(e) à l'approche des autres usagers (voitures et deux-roues motorisées)	94	47%
Je suis à l'aise en toute circonstance lorsque je circule en ville	16	8%



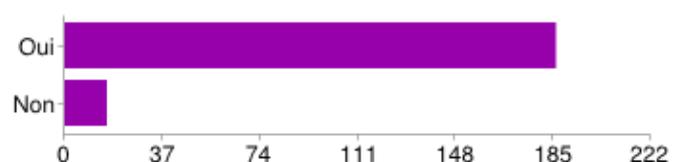
Comment évaluez-vous le réseau cyclable et les conditions de circulation pour les vélos sur la ville de Montreuil ?

Très satisfaisant	2	1%
Satisfaisant	52	26%
Insatisfaisant	114	56%
Très insatisfaisant	23	11%
Impraticable et dangereux	11	5%



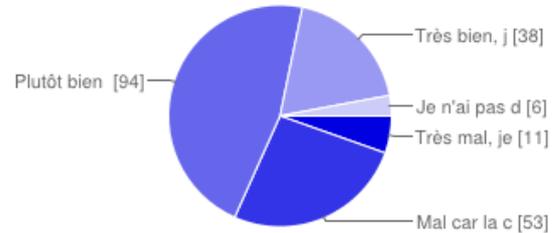
La Ville de Paris a généralisé le "Tourne à droite", souhaiteriez-vous que cette signalétique soit implantée à Montreuil?

Oui	186	92%
Non	16	8%



Comment vivez-vous les double-sens cyclables ?

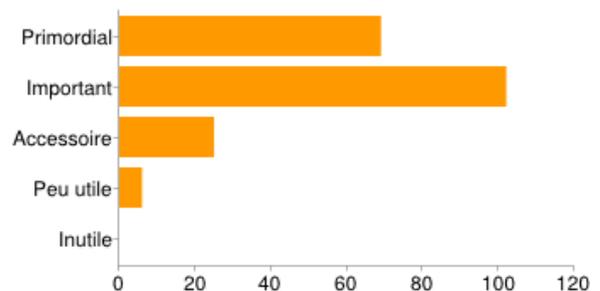
Très mal, je ne me sens pas rassuré(e) et préfère rouler sur le trottoir	11	5%
Mal car la cohabitation avec les automobilistes est difficile	53	26%
Plutôt bien même s'il arrive qu'il y ait des difficultés	94	47%
Très bien, je ne rencontre pas de problème pour les utiliser	38	19%
Je n'ai pas d'avis	6	3%



Pour vous, quels thèmes sont prioritaires afin de favoriser les déplacements à vélo sur Montreuil ?

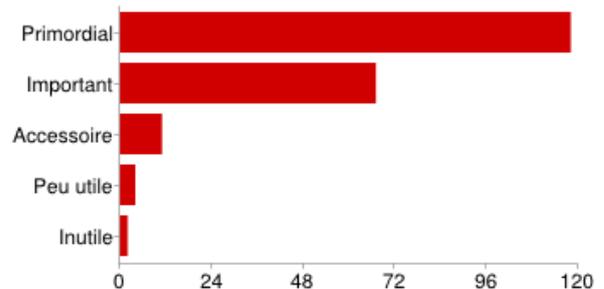
1/ D'avantage d'équipements pour stationner les vélos

Primordial	69	34%
Important	102	50%
Accessoire	25	12%
Peu utile	6	3%
Inutile	0	0%



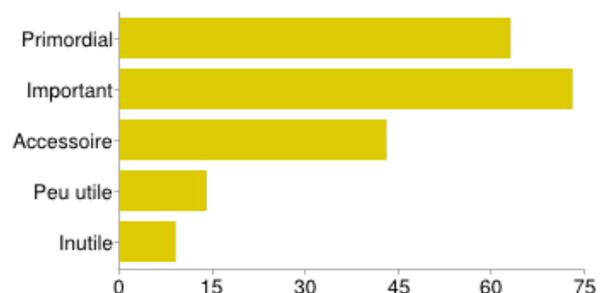
2/ Création d'aménagements sécurisés (pistes, bandes cyclables...)

Primordial	118	58%
Important	67	33%
Accessoire	11	5%
Peu utile	4	2%
Inutile	2	1%



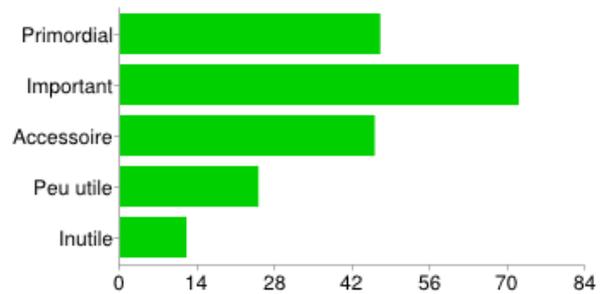
3/ Baisse de la vitesse automobile (généralisation des zones 30, dos d'âne, passage piéton sécurisé...)

Primordial	63	31%
Important	72	36%
Accessoire	43	21%
Peu utile	14	7%
Inutile	9	4%



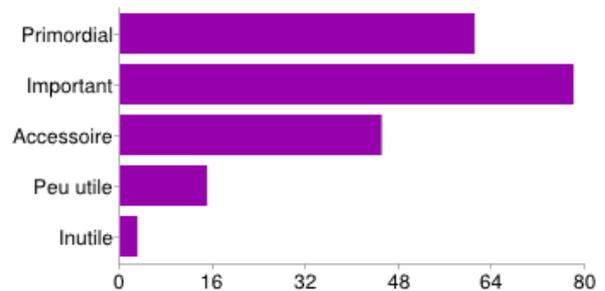
4/ Création de zones de rencontre (vitesse inférieure à 20 km/h, priorité au piéton, ensuite au vélo et enfin à la voiture)

Primordial	47	23%
Important	72	36%
Accessoire	46	23%
Peu utile	25	12%
Inutile	9	4%



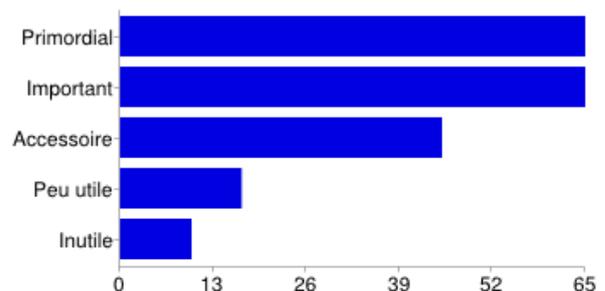
5/ Identification d'itinéraires à privilégier pour les vélos (jalonnement d'itinéraires, panneaux d'orientation, cartes...)

Primordial	61	30%
Important	78	39%
Accessoire	45	22%
Peu utile	15	7%
Inutile	3	1%



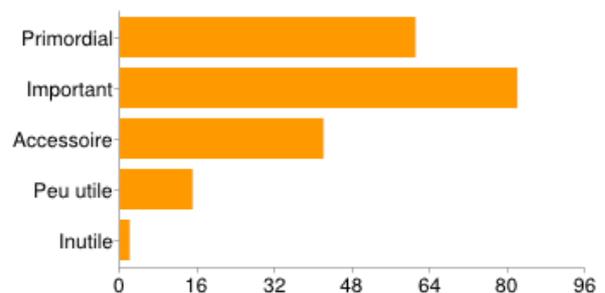
6/ Limitation de la circulation et du stationnement automobile (voie unique, élargissement des voies piétonnes et cyclables au détriment du stationnement automobile)

Primordial	65	32%
Important	65	32%
Accessoire	45	22%
Peu utile	17	8%
Inutile	10	5%



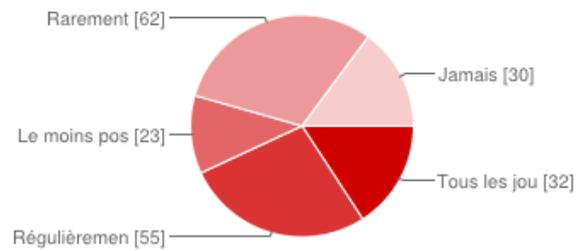
7/ Des lieux de réparation et d'entretien à proximité de chez soi

Primordial	61	30%
Important	82	41%
Accessoire	42	21%
Peu utile	15	7%
Inutile	2	1%



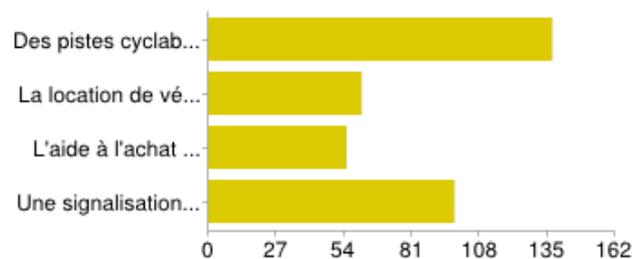
Faites-vous des trajets entre le haut et le bas Montreuil ?

Tous les jours	32	16%
Régulièrement	55	27%
Le moins possible	23	11%
Rarement	62	31%
Jamais	30	15%



Quels seraient, selon vous, les solutions pour améliorer les trajets vélos entre le haut et le bas Montreuil ?

Des pistes cyclables sécurisées	137	39%
La location de vélos électriques en libre service	61	17%
L'aide à l'achat de vélos électriques	55	16%
Une signalisation des itinéraires alternatifs (avec pourcentage de la côte et durée approximative)	98	28%



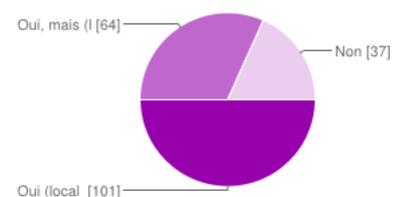
L'offre de stationnement Vélo sur la ville de Montreuil vous semble :

Insuffisante	163	81%
Suffisante	39	19%



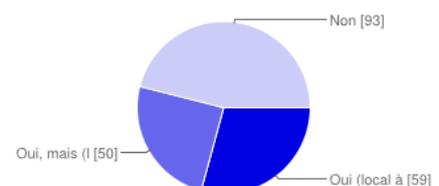
Pouvez-vous stationner votre vélo en toute sécurité et à l'abri des intempéries à domicile ?

Oui (local à vélo bien adapté)	101	50%
Oui, mais (lieu peu adapté)	64	32%
Non	37	18%



Pouvez-vous stationner votre vélo en toute sécurité et à l'abri des intempéries à votre travail ?

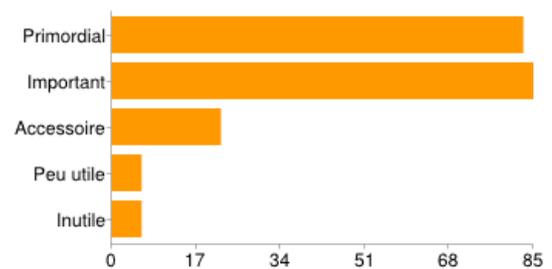
Oui (local à vélo bien adapté)	59	29%
Oui, mais (lieu peu adapté)	50	25%
Non	93	46%



Quels sont selon vous les types de stationnement à privilégier ?

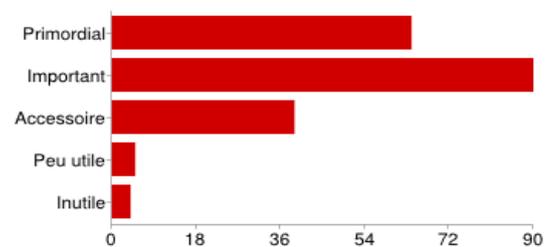
1/ Arceaux

Primordial	83	41%
Important	85	42%
Accessoire	22	11%
Peu utile	6	3%
Inutile	6	3%



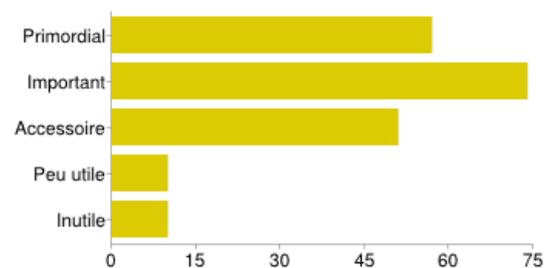
2/ Arceaux couverts

Primordial	64	32%
Important	90	45%
Accessoire	39	19%
Peu utile	5	2%
Inutile	4	2%



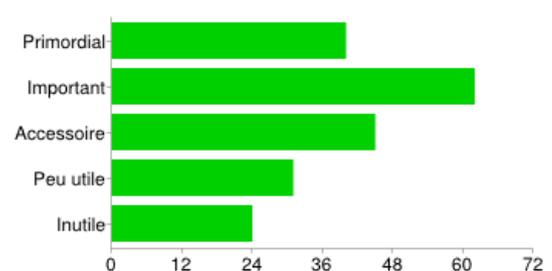
3/ Abris sécurisés

Primordial	57	28%
Important	74	37%
Accessoire	51	25%
Peu utile	10	5%
Inutile	10	5%



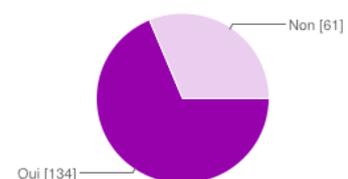
4/ Aménagement vélos dans les parkings "publics" automobiles

Primordial	40	20%
Important	62	31%
Accessoire	45	22%
Peu utile	31	15%
Inutile	24	12%



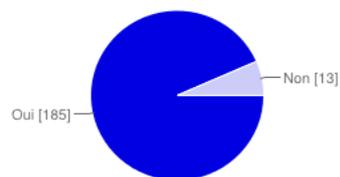
Pour limiter le vol de vélo seriez-vous intéressé(e) par le système de marquage Bicycode ?

Oui	134	69%
Non	61	31%



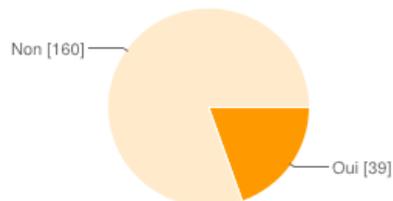
Dans l'ensemble, avez-vous le sentiment que ce questionnaire a permis d'exprimer vos préoccupations de cycliste Montreuillois ?

Oui	185	93%
Non	13	7%



Êtes-vous adhérent de l'association OH CYCLO ?

Oui	39	20%
Non	160	80%



BIBLIOGRAPHIE :

- *Enquête nationale 2013 - Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises - Premiers résultats synthétiques* - Club de Villes et Territoires Cyclables, 04/02/2014
- *14 pistes pour changer la vie - Municipales 2014* - Club des villes et Territoires Cyclable, 2 février 2014.
- *La ville à 30* - Rue de l'Avenir/FUBicy - 2014
- *Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail* - Décembre 2013 - Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo
- *Utiliser le vélo au quotidien* - CLCV/ADEME - aout 2013
- *Pistes pour rendre efficiente l'obligation de créer des itinéraires cyclables en milieu urbain* - Études & documents - Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable - Mai 2013 www.developpement-durable.gouv.fr
- *Le vélo, grande cause nationale?* - UFOLEP n°6 - avril 2013
- *Rapport de présentation PLU* (approuvé 13/09/12) - Ville de Montreuil - 1.3 Évaluation environnementale
- Montreuil - Observatoire de l'environnement *FICHE N °38 Développement du vélo en ville - 2012*
- *Rapport final de la recherche intitulée Vélo et politique globale de déplacements durables* Convention n° 09/243 – janvier 2012 - Frédéric Héran
- *Argumentaire en faveur du vélo* - IAU/ARENE - 2012 - www.promobilité.fr
- Strasbourg - Plan Piéton 2011-2020 - *Le Plan piéton, une ville en marche, intégré dans le "code de la rue", 2012*
- *Vers une pratique quotidienne du vélo en ville* - ADEME - juillet 2004
- *L'idéologie sociale de la bagnole*, André Gorz, Le Sauvage, septembre-octobre 1973.
- *Énergie et équité*, Ivan Illich, 1973, Ed Le Seuil

LIENS :

- <http://www.departements-regions-cyclables.org> : Association des Départements et Régions Cyclables : Le site met à disposition rubrique d'informations et téléchargement de publications sur le vélo, sur des thématiques variées (sécurité, choix modal, santé, TC + Vélo ...).
- <http://www.villes-cyclables.org> : Club des villes cyclables : Le site propose une diversité d'informations et d'outils sur le vélo, sur des thématiques variées (sécurité, choix modal, santé, TC + Vélo ...).
- COPENHAGENIZE.EU et copenhagenize.com : site danois, en anglais, de référence à la disposition des villes pour tout sujet relatif au vélo: de la culture cyclable à la gestion du trafic, des aménagements à la communication.
- <http://www.fubicy.org> : Le site propose une rubrique « argumentaire » en faveur de la pratique du vélo, portant sur des registres variés, informations pouvant être utiles dans le cadre d'un PDE.
- <http://securite-routiere.gouv.fr> : Site officiel de la Sécurité Routière, rubrique Observatoire national (ONISR) : statistiques des accidents.
- <http://www.provelo.org/fr> : Le site de cette association belge de promotion du vélo propose des informations, des articles, documents téléchargeables sur le vélo au travail.
- <http://www.buscyclistes.org/> : site d'information et d'organisation de bus cyclistes.
- Résultats d'une étude réalisée par l'ORS (Observatoire régional de la santé) sur les bénéfices et les risques de la pratique du vélo en Ile-de-France (Rapport d'étude et synthèse en ligne) : <http://www.ors-idf.org/index.php/component/content/article/642-lesbenefices-et-les-risques-de-la-pratique-du-velo-evaluation-en-ile-de-france>
- <http://www.bypad.org/> : Le site propose des conseils pour améliorer les politiques cyclables (issu d'un projet européen).
- <http://www.trendy-travel.eu> : site web sur la promotion du vélo (issu d'un projet européen).

l'avenir a besoin du vélo!

CLUB DES villes & territoires cyclables

MUNICIPALES 2014

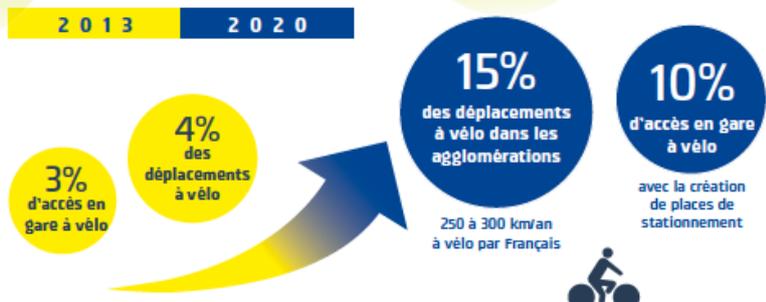


Marges de progrès

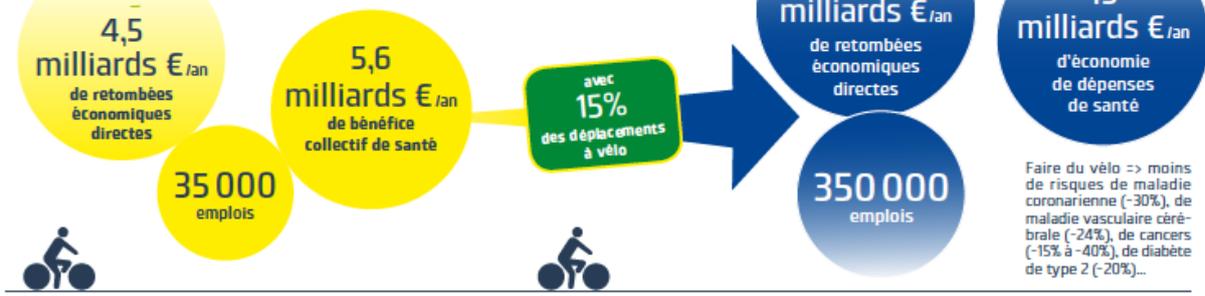
40% des Français vivent dans des territoires peu denses ou des petites villes sans transport collectif.

En ville, plus de 50% des déplacements en voiture font moins de 2 km.

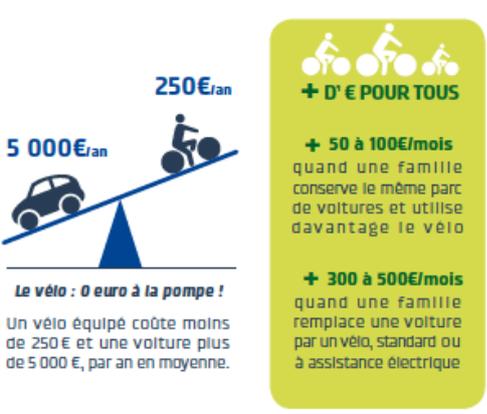
Les Français parcourent à vélo 87 km/an en moyenne, les Allemands 300 km, les Danois et Néerlandais entre 800 et 1000 km.



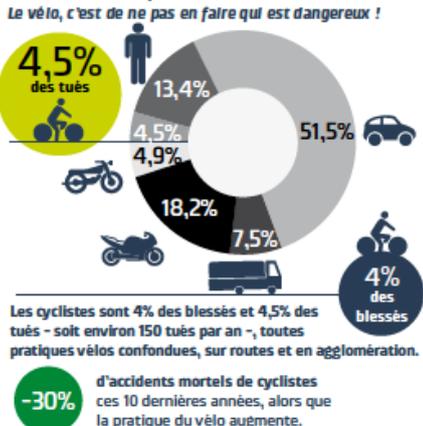
Remède anti-crise



Pouvoir d'achat préservé



Le vélo, la sécurité



Les Français demandent EN PRIORITÉ

- + d'itinéraires cyclables **51,6%**
- des stationnement sûrs et abrités dans les gares **47,7%**
- des garages à vélo, sûrs et accessibles, dans tous les immeubles **36,3%**

Sources : Enquête nationale Transports et Déplacements, Insee, 2008 • Enquête « Les Français et le vélo » réalisée pour le Club des villes et territoires cyclables et la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, MTI Conseil, TNS Sofres, 2013 • Étude « L'économie du vélo », Atout France, 2009 • Enquête de l'Union nationale des associations familiales (UNAF) sur l'intérêt économique du vélo pour les familles, 2011.

Les commentaires reçus

Une sélection d'expériences enrichissantes



Votre sentiment lors de vos déplacements à vélo ?

🚲 Les aménagements urbains censés réduire la vitesse des voitures...

...sont fréquemment source de danger pour les cyclistes... notamment les chicanes et rétrécissements ne permettant pas le passage d'une voiture à côté du vélo. Énormément d'automobilistes ne mettent pas leur clignotant ou le mettent après avoir commencé leur virage. Ce comportement, quasiment jamais sanctionné, est un risque majeur pour les cyclistes, notamment lorsqu'ils utilisent les cheminements autorisés (pistes cyclables ou couloirs de bus). Les pistes cyclables sur les trottoirs, matérialisées uniquement par un marquage au sol ne sont quasiment jamais respectées par les piétons. De plus ils habituent certains cyclistes à considérer le trottoir comme une voie autorisée.

🚲 Les autres usagers de la route sont de plus en plus habitués à voir des vélos...

... régulièrement et sont donc plus attentifs et moins agressifs qu'il y a quelques années. Avec la pratique on reconnaît les situations à risque, on évite de se serrer trop à droite (où il y a plus de nids de poules, d'ornières ou de risques de rentrer dans une portière).

Circuler en ville demande énormément de vigilance...

...je fais tous mes déplacements à vélo depuis près de 15 ans. La signalisation et les axes routiers sont conçus pour la voiture et non pour le vélo. De plus, beaucoup d'usagers considèrent qu'ils n'ont pas à faire attention aux cyclistes (automobiles, moto, piétons, bus), ni à respecter leur priorité. Beaucoup de cyclistes ont également une conduite parfaitement irresponsable (non-respect du code de la route, circulation à contre-sens, etc...).

La proximité des voitures rend la pratique du vélo très tendue....

...Il faut en permanence être vigilant pour anticiper : les ouvertures de portes, les dépassements en queue de poisson, les sorties des piétons entre deux voitures, les voitures garées sur les trottoirs, en double fils et pistes cyclable... La rue de Paris est à ce titre extrêmement pénible.

J'aurais cependant des inquiétudes à transporter un enfant ...

...ou à rouler avec un enfant à vélo.

Avec le temps, j'ai pris l'habitude de rouler dans la circulation...

...J'arrive à suivre le rythme et à faire parti du flux. Le fait de rouler aussi vite (ou presque) que les véhicules motorisés permet de plus facilement garder ses distances et surtout de plus facilement s'imposer au moments important. De plus je connais parfaitement les angles morts des véhicules et j'imagine tout le temps ce que peut faire le véhicule au dernier moment (tourner sans clignotant, freiner sans raison...). Le plus important est l'expérience de la route, plus on roule et plus on est à l'aise. Ensuite il faut rouler au rythme de la circulation, bien connaître les autres véhicules et leurs points faibles. Pour finir il faut toujours rester attentif et imaginer le pire.

Plusieurs accidents déjà...

...plusieurs fois des conducteurs ayant ouvert leur portière sans avoir vérifié la possible présence d'un cycliste et une grosse peur lorsqu'un bus a voulu tourner à droite sans vérifier la possible présence d'un cycliste ! Je me suis retrouvé pris en sandwich entre le bus et une voiture garée... Depuis, fini le vélo !

Cette sensation d'être toujours et éternellement sur le qui-vive...

...et ne pouvoir rouler en toute liberté et sécurité sur des axes aménagés pour...

Je maîtrise parfaitement le vélo...

... j'en fait en ville depuis plus de 30 ans !. Par contre je n'ai aucune confiance dans les conduites automobiles : absence de clignotant, non respect des contre sens vélos. Du coup, je considère que toute voiture est potentiellement source de non respect, et j'anticipe une faute de conduite. Un peu contraignant, mais nécessaire. Dans les petites rues, je roule au centre de la chaussée pour indiquer ma présence et me rabat par la suite. Il est indispensable d'avoir un rétroviseur et une sonnette.

Je suis à l'aise sur mon vélo...

...mais reste consciente qu'un cycliste est fragile en équilibre sur 2 roues et qu'il n'est pas à l'abri d'une portière qui s'ouvre, d'un piéton qui traverse soudainement, d'un chauffard roulant à toute vitesse en nous frôlant dangereusement (souvent exprès pour nous faire peur), d'un pavé glissant, d'une branche sur la route pouvant nous faire tomber etc...

Je me sens en sécurité, et je respire mieux ...

...sur les voies cyclables en site propre, voire exclusif comme la radiale qui part de porte Dorée jusqu'à Daumesnil sur l'ancien tracé d'une voie ferrée. Sur les axes où les voitures circulent vite (maréchaux) ou sur les places dangereuses (Croix de Chavaux à Montreuil, Concorde ou Champs Elysées à Paris) je prends les

trottoirs ou je contourne. ...il n'y en a cependant peu ou pas assez de voies cyclables. Le vrai problème est lorsque je pratique le vélo avec des enfants (ou ados), le sentiment d'insécurité est vraiment marqué (par rapport aux autres véhicules, voitures, camions, bus ...) Le résultat est que mes enfants préfèrent éviter le vélo pour les déplacements urbains.

Je crains surtout les voitures qui me dépassent...

... j'ai toujours l'impression qu'elles vont me toucher, en particulier quand il y a des chicanes, ou des voitures mal stationnées qui m'obligent à me déporter...

Alors souvent, je m'arrête pour laisser la voiture me dépasser, ce qui me ralentit pas mal et augmente la durée de mon parcours !!! Je ne fais quasiment plus de vélo alors que je n'ai que deux kilomètres à faire entre mon domicile et mon lieu de travail.

Évidemment, il y a toujours des gens qui ne savent pas conduire...

... en voiture, en deux roues motorisés ou non. C'est un risque faible mais permanent du fait de la densité du trafic (je fais la rue de Rosny par exemple).

Mais le problème principal, c'est la chaussée: trop de trous non rebouchés. Pas plus tard que jeudi dernier, j'ai bloqué ma roue avant dans un gros nid de poule face à l'école Diderot.

Résultat, vol plané et bras gauche cassé (humérus). 3 semaines de maintien en écharpe nécessaire... A régler absolument, de manière permanente et fréquente (les trous réapparaissent sans arrêt)



Les aménagements cyclables à Montreuil ?

Principalement...

...un meilleur entretien du revêtement de la route.

Les améliorations à apporter sont plutôt dans le respect...

... des espaces de chacun plus que dans les aménagements. Je roule à Montreuil tous les jours et je ne prends aucune piste cyclable car j'y rencontre trop de piétons l'utilisant comme trottoir (ou traversant sans regarder) ou de voiture (ou camion de livraison) stationnées dessus. J'emprunte aussi des double-sens cyclables et une voiture sur deux ne me laisse pas la place nécessaire pour passer (juste de quoi ne pas toucher le rétroviseur), je suis souvent obligé de rouler dans le caniveau pour passer.

En termes d'aménagements, il est nécessaire selon moi...

... - de réfléchir à un véritable sens de circulation : voies majoritairement véhicules motorisés (axes "rapides" avec peu de place), voies à circulation vélo (petites voies pavillonnaires), voies mixtes (larges avec une vraie piste cyclable) - les voies à sens contraire vélo sont très dangereuses à Montreuil (pas assez de place, manque de signalisation pour les voitures qui ne se rendent pas compte qu'elles peuvent croiser un vélo en tournant). - Développer de véritables pistes cyclables - Très peu d'endroits "sécurisés" pour faire stationner les vélos

Très peu de pistes cyclables dans Montreuil...

...et notamment sur les grands axes, qui sont très encombrés par la circulation automobile et sont donc difficiles à emprunter.

Plus de bandes cyclables à défaut de pistes...

... le sens interdit pour les vélos sur toutes les voies secondaires, la possibilité de tourner à droite au feu rouge, les nouveaux caniveaux mis en place par la mairie actuelle sont un vrai danger pour les cyclistes lorsqu'ils doivent serrer le trottoir, entretenir la chaussée : les petits trous sont un calvaire pour nous !!

Pas de possibilité de rouler à contre-sens en vélo...

...dans les rues en sens interdit comme on peut le faire à Paris. Trop peu de stations vélib à Montreuil d'une manière générale, autour de la Mairie, et en ce qui me concerne dans le quartier solidarité Carnot. Extrêmement dommage pour une ville dite "écologique"... J'aimerais beaucoup plus utiliser le système vélib qui est une invention remarquable mais le manque de station est un vrai frein.

Les interruptions de pistes sont dangereuses...

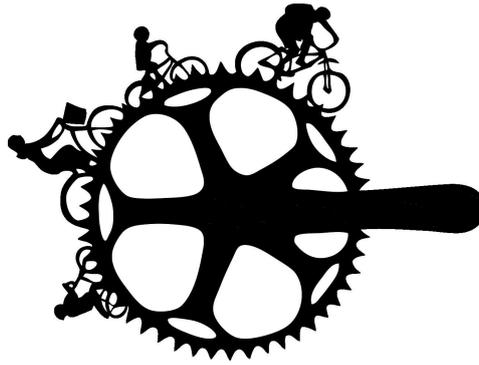
... et les marquages au sols pas assez marqués surtout sur les contres sens.

Il manque de la signalisation et des pistes cyclables...

... pour aller vers Paris. Je suis une nouvelle habitante de Montreuil et je me suis beaucoup perdue au départ. Il manque une harmonisation des parcours avec les villes autour : Bagnolet, Romainville, Vincennes, Paris. Je me sers beaucoup du vélo pour rejoindre le métro et le RER, mais pour aller au RER de Vincennes par exemple, rien n'est signalé, or le parcours est tortueux. Empêcher les voitures de se garer sur les pistes cyclables.

Limitation de la vitesse à 30 km/h dans toute la ville...

...pour tous les véhicules motorisés, avec contrôles vigilants et amendes systématiques pour les contrevenants. Seul moyen d'améliorer réellement la sécurité des piétons et des vélocipédistes.



La place de la Croix de Chavaux nécessite un aménagement...

... pour les vélos, c'est trop dangereux. Un aménagement rue Marceau, rue de Paris, boulevard de Chanzy, Porte de Montreuil... Trop de stationnement anarchique et d'embouteillages, ce qui rend parfois les déplacements en vélo difficiles. L'élargissement des trottoirs pour créer des voies cyclables.

Les grands axes sont peu ou pas aménagés...

...,à l'exception, depuis les récents travaux, du bd de Chanzy dans sa partie montreuilloise. Les signalisations au sol des voies vélos sont anciennes et de moins en moins visibles dans certaines rues (rue de Vincennes par ex). Il manque des stationnements (rien sur la nouvelle place de la Mairie !) Autre suggestion : pourquoi la Mairie ne pourrait pas encourager l'installation de locaux à vélo dans l'habitat ancien et auprès des commerces ?

Le réseau cyclable doit être conçu et pensé avec la même exigence...

... que le réseau automobile : hiérarchisation du réseau (liaison -rapide, distribution, desserte), minimisation des détours, choix d'itinéraires, conception soignée (on ne doit pas prendre l'usager par surprise).

Les trajets entre le Haut et le Bas Montreuil

Comme pour le reste de la ville, l'usage du vélo...

... quand on habite dans le haut c'est un besoin de stationnement sécurisé et des lieux où l'on puisse réparer son vélo.

Effectivement la côte à vélo avec un enfant de 15 kilos...

... et sans vitesse reste un challenge, mais bon une côte est une côte !

Peut-être pouvoir prendre le bus avec le vélo !

Il est difficile de motiver les gens à un effort important...

... C'est intéressant de pouvoir leur proposer un itinéraire plus long mais moins difficile. Par contre il faut parler en distance mais aussi en temps car la plupart des gens ne se rendent pas compte qu'un détour en vélo ne prend pas beaucoup plus de temps

Des remonte-pentes similaires à ceux installés en Norvège...

... Les vélos électriques coûtent encore trop cher, même pris en charge par la municipalité. Alors qu'un remonte-pente à vélo est un aménagement cyclable sécurisé

J'ai acheté un vélo électrique il y a 7 mois...

... et ça a changé ma vie ! Beaucoup de gens me questionnent sur l'usage d'un tel vélo qui leur semble bien mystérieux. Je pense que c'est un mode de déplacement spécifique qu'il faudrait promouvoir et permettre au public de l'essayer.

L'intégration du système Vélib parisien dans tout Montreuil

Un système multimodale ?...

... Transport en commun dans lequel on pourrait rentrer les vélos.

Faire découvrir les 100 façons...

... (ou plus?) de monter sur le plateau. La situation de Montreuil depuis son centre (l'église et la rue de Romainville) est remarquable, l'autre jour je me suis dit qu'il faudrait que je fasse toutes les côtes l'une après l'autre.

La boîte à idées du questionnaire

Dans une ville qui peut se vanter d' avoir la vélo-école...

... la plus renommée et sans doute la plus efficace de France, il est triste de voir que si peu est fait pour favoriser ce mode de déplacement doux, lent, non polluant, accessible pratiquement à tous. Pour moi, la voiture en ville devrait être réservée aux personnes qui ne peuvent physiquement plus du tout se servir de leurs jambes.

Il faudrait privilégier le vélo dans les déplacements...

... réduire au maximum les déplacements en voiture qui ne sont pas nécessaires, ou s'ils le sont, faire du covoiturage, cela réduirait beaucoup la pollution. Dans mon cas la pollution est un facteur déterminant, car il réduit l'envie de faire du vélo. Pour cela il faudrait sensibiliser la population avec entre autre des campagnes publicitaires. Aider également les associations de vélos qui travaillent également pour que pédaler devienne un vrai plaisir.

Je ne pense pas qu'il faille opposer les vélos aux voitures...

... ou les vélos aux piétons. Il faut que chacun aie sa place. Quand les voitures ne circulent pas bien ou ne peuvent pas se garer, c'est désagréable pour les vélos aussi ; pollution, conducteurs énervés... Plus ce sera harmonieux, plus les gens auront envie de prendre le vélo. N'oublions non plus que tout le monde ne peut pas faire de vélos.

En tant que pratiquant quotidien du vélo depuis 52 ans...

...et militant depuis 21 ans, je suis aujourd'hui convaincu - les récents accidents mortels dans Paris me confirment dans cette opinion - que les meilleurs aménagements du monde ne suffisent pas. Il faudra des vélo-écoles non seulement pour apprendre aux adultes qui ne savent pas en faire, mais surtout pour apprendre aux ados et aux adultes les dangers de la rue. Comme partout ailleurs (montagne, air, mer) on est en sécurité quand on sait à tout instant quel est le danger potentiel et comment l'éviter. Bravo et bon courage.

Au delà des aménagements, l'information sur la conduite à vélo...

...doit être développée auprès des usagers des vélos, mais aussi des autres utilisateurs de la chaussée.

- Une politique éducative et promotionnelle des avantages et bienfaits du vélo doit être menée dans les quartiers, les écoles et lieux publics.

- Une politique de don de vélo (ou très forte aide) pour les personnes en difficultés, jeunes ou habitants éloignés du métro serait un investissement intelligent.

- Une politique de co-voiturage doit être menée de front.
- La ville doit passer à 30km/h sur tous les axes (cf. Rue de l'avenir)

Une campagne de sensibilisation...

...mettant en avant la pratique du vélo à Montreuil pourrait être entreprise.



La question de l'usage du vélo n'a pas été intégrée...

... dans la conception de mon immeuble ! Le seul moyen de protéger son vélo est de le garer avec les voitures dans un local inaccessible : il faut passer 5 portes dont celles du sas du parking. Avec un enfant sur le siège arrière c'est dangereux. Donc mon vélo est constamment garé...dehors.

Les déplacements frénétiques de la fourmière humaine...

... ne s'expliquent que par les nécessités de l'économie capitaliste (Argent-Marchandise-Argent ++). Abolissons ce système abrutissant, inhumain et suicidaire et nous retrouverons d'autres déplacements, moins nombreux et transhumants, et qui appelleront d'autres moyens.

Je trouve cette initiative de questionnaire très intéressante...

... c'est important qu'un travail collaboratif entre institution et société civile puisse émerger sur la question des déplacements. Le développement de la pratique du vélo est indispensable à l'heure actuelle. Une meilleure prise en compte des cyclistes dans l'aménagement urbain sera bénéfique pour accompagner l'évolution des pratiques. J'espère que la future municipalité sera attentive à vos propositions !

(...)



OHCYCLO - 2014
www.ohcyclo.org
ohcyclo@gmail.com